ИНСТРУКЦИЯ № 291

ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ, ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРОМСАНИТАРИИ ДЛЯ РАБОЧИХ И ИТР, ЗАНЯТЫХ НА ИСПЫТАНИИ И ОТРАБОТКЕ ИЗДЕЛИЙ В ЦЕХЕ № 25

" УТВЕРЖДАЮ "
ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР К и А З
_____ (В.ОЛЕШКО)
"19" 1974г.

" УТВЕРЖДАЮ "
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЗАВКОМА К и А З
_____ (С.ГРИЩЕНКО)
"__"_____1974г.

ИНСТРУКЦИЯ №291

по технике безопасности, пожарной безопасности и промсанитарии для рабочих и ИТР занятых на испытании и отработке изделий в цехе № 25 .

I. Общие положения.

I. Все отработки Л И С, а также вновь поступающие должны проходить предварительный медицинский осмотр.

2. Администрация цеха должна обеспечить :

а). вновь поступающим рабочим, а также переводимым с одной работы на другую, проведение производственного инструктажа по технике безопасности в течении первых 6-ти смен; с записью в журнал инструктажа

б) проведение повторного инструктажа не реже I-го раза в три 3 месяца.

в) проведение инструктажа отмечается в специальном журнале;

3. В ангаре и технических домиках должны быть вывешены инструкции по технике безопасности.

4. Лица, работающие на ЛИСе, должны быть обеспечены спецодеждой, спецобувью и средствами индивидуальной защиты по соответствующим нормам, должны работать в спецодежде.

5. Прием пищи в производственном помещении ангара запрещается. Перед приемом пищи рабочие должны мыть руки теплой водой с мылом.

7. К техническому обслуживанию самолетов допускаются лица, достигшие возраста не менее I8 лет, прошедшие обучение, аттестацию, инструктаж и имеющие специальные удостоверения.

8. Администрация цеха и лица, допущенные к технической эксплуатации самолета, за невыполнение требований настоящей инструкции несут ответственность в административном или судебном порядке.

9. При получении травмы на производстве немедленно обратитесь в медпункт и доложите начальнику цеха, его заместителю, мастеру или механику.

IO. Инструмент и аэродромное оборудование применяйте только по назначению.

II. Неисправным инструментом и оборудованием пользоваться запрещается.

II. Содержание аэродрома

1. При содержании, эксплуатации и ремонте аэродрома пользоваться Действующим наставлением по эксплуатации, содержанию и ремонту аэродромов ВВС СА Министерства Обороны Союза ССР.

2. Ежедневно перед полетами и после них должен быть произведен осмотр летного поля и особенно мест старта и посадки. Выявленные недостатки должны быть устранены.

3. В зимних условиях ВПП должны быть обозначены в соответствии с наставлением по производству полетов, очистка снега ТМ-59 производится согласно инструкции по эксплуатации машины.

4. Аэродром должен быть обозначен переносными знаками в соответствии с наставлением.

5. Производство полетов на аэродроме производится в соответствии с инструкцией по производству полетов на аэродроме КиАЗ Святошино- Киев.

6. Содержание и текущий ремонт аэродрома производится в соответствии с наставлениями по аэродромной службе и по эксплуатации, содержанию и текущему ремонту аэродромов.

7. Подача сигналов должна производиться в соответствии с действующим наставлением по производству полетов.

Места стоянки самолетов.

8. Места стоянки самолетов должны быть оборудованы:

   а) источниками электроэнергии;

   б) швеллерами под колодки, при гонке двигателей в зимний период.

   в) приспособлениями для заземления самолетов.

   г) противопожарными средствами;

   д) стремянками, под"емниками, козелками и т.д.

в) звукоизолированными утепленными домиками для обслуживающего персонала.

ж) места стоянки должны строго соответствовать нанесенной маркировки согласно НИАС.

9. После окончания работ места стоянки очищаться от пыли, масленых пятен и др. наземного оборудования, средств загрузки и транспортировки.

10. Строго запрещается курить на местах стоянки самолетов, курить можно в отведенных местах для курения.

11. Освещение рабочих мест при недостаточности общего освещения, допускается как в самолете, так и около него переносными электролампами напряжением не выше 36 вольт с проводами в прочных резиновых оплетках. (напряжение бортовой сети самолета)

12. Для стоянки спецтранспорта предусмотрена специально отведенная площадка в соответствии с планом аэродрома, оборудованная первичными средствами пожаротушения.

Требования предъявленные к ангару

13. Ангар должен быть оборудован средствами пожаротушения. На случай пожара в ангаре должен быть вывешен план эвакуации людей, самолетов. и оборудования.

14. Для ускорения эвакуации самолетов должно быть количество водил, соответствующее количеству помещенных в ангаре самолетов, не оставлять в ангаре самолеты без водил.

15. Открытие и закрытие ангарных ворот производится только лицами, прошедшими инструктаж и строго следящими за отсутствием лиц, предметов в зоне расположения рельс.

16. Полотнища - створки ворот ангара должны легко и свободно открываться и закрываться. Механизмы устройства открытия ворот должны находится в постоянной исправности.

17. Питание переносных электроламп допускается напряжением не выше 36 вольт. Переносные лампы должны быть включены в соответствии с правилами устройства электроустановок.

18. Работы связанные с применением искрообразующих аппаратов должны производиться только с разрешения и по согласованию с пожарной охраной.

19. При ремонте самолета в ангаре должны быть установлены протвени для сбора стекающего масла прочих и гидравлических жидкостей, которые по мере наполнения должны удаляться из ангара. в специально отведенное место.

20. Для сбора использованых обтирочных материалов (тряпок) должны быть установлены вне помещения ангара металлические ящики. с плотно закрытыми крышками.

21. В ангаре допускаются работы по частичному обновлению покраски и частичному покрытию отдельных частей поверхности самолета. с разрешения пожарной части завода.

По окончании работ краски и другие горюче - смазочные материалы должны убираться из ангара. Пульверизаторы должны быть заземлены

22. Строго воспрещается в ангаре:

а) пользоваться открытым огнем и курить в неотведенном для этого месте

б) производить заправку самолетов топливом, маслом

в) применять временные электропроводки, на отвещающие правилах и нормам электромеханических установок

г) производить полную окраску и смывку краски с металлических частей самолета.

д) хранить предметы, не относящиеся к имуществу ангара и и принадлежностям самолетов, установленных в ангаре.

23. ~~Также~~ Воспрещается загромождать проходы, проезды, ворота ангаров, как с внутренней стороны, так и с внешней стороны.

24. После окончания работ все необходимое оборудование должно быть убрано в отведенные места и места работы должны быть очищены от посторонних предметов, ~~чистые~~. сгораемого мусора и пролитых ЛВЖ и ГЖ.

25. В ангаре допускаются электрокары, тракторы, тягачи и электрокраны при наличии в этом необходимости, в каждом отдельном случае с разрешения начальника ИАС. Ангарные ворота при этом должны быть в открытом состоянии. Въезд электрокар под фюзеляж самолета и на расстояние менее 5 метров до самолета - запрещается.

26. В исключительных случаях, при необходимости производства в ангаре, на предангарных площадках и аэродроме не предусмотренных настоящей инструкцией работы с повышенной пожарной опасностью, они могут допускаться только с разрешения главного инженера завода, по согласованию с пожарной охраной, после предусмотрения соответствующих мер пожарной безопасности.

27. Въезд автотранспорта и тракторов без искрогасителей в ангар - запрещается.

ПРИМЕЧАНИЕ:

Окраска самолетов производится в соответствии с наставлением по инженерно-авиационной службе.

III. Буксировка самолета

1. Буксировка применяется для передвижения самолета с неработающими двигателями с места стоянки во взлетно-посадочную зону, в ангар, на новое место стоянки в пределах аэродрома.

2. В качестве буксировщика применяется АПА-4 - или трактор "Белорусь", оборудованный специальным приспособлением РП-479, исключающим возможность опрокидывания самолета на хвост при буксировке назад при помощи водила. (кроме тягача над землей не менее 800мм). буксировщики и трактора должны быть оборудованы огнетушителями.

3. Для буксировки применяется только исправное водило 24-9108-700

4. Скорость буксирования не должна превышать 6 км/час, развороты должны производиться плавно, угол поворота колес передней ноги шасси не должны превышать 85° запрещается производить разворот переднего колеса на месте включением крана

5. Во избежание повреждения средств буксировки направление самолета при отрагивании с места должно совпадать с его продольной осью.

   Нельзя допускать при буксировке резких рывков, остановок и раскачивания самолета тягачем.

6. Пользоваться тормозами самолета во время буксировки разрешается только в случае необходимости (при угрозе наката самолета на тягач или при отсоединении буксировочных приспособлений). Колодки устанавливаются под колеса в случае среза контрольных болтов водила, контрольные болты брать только из технической аптечки.

7. Руководство по буксировке должно осуществляться только старшим механиком или механиком самолета и буксировка должна начинаться только по его команде.

8. К буксировке допускаются лица прошедшие инструктаж по проведению буксировки.

9. Перед буксировкой руководитель буксировки, перекатки определяет порядок буксировки, проверяет знание команд и сигналов и определяет обязанности каждому лицу.

10. В кабине самолета должен находиться моторист или механик, для управления тормозами и передними колесами.

11. При наличии уклонов на пути буксировки (при выкатке или закатке в ангар) у главных ног шасси ставят по одному человеку с упорными колодками под колеса самолета.

12. В процессе буксировки и закатке в ангар по краям лопастей крыльев в хвостовой части должно находиться по одному человеку.

13. Надежность присоединения водила к самолету и к буксировщику обеспечивает моторист и следит в процессе буксировки за целостностью контрольных болтов на водиле и за отсутствием возможности наката с-та на тягач.

14. Лица участвующие в буксировке самолета должны внимательно следить за движением самолета. Лицо, заметившее опасность, угрожающее людям и самолетам, должно немедленно подать команду "стоп" по которой движение самолета прекращается.

15. Взаимосвязь лиц, участвующих в буксировке, определяет механик или старший механик, руководящий буксировкой.

16. После отбуксирования самолета на место стоянки и постановки на стояночный тормоз самолет должен быть немедленно заземлен.

17. При буксировке ночью у тягача должны быть зажжены фары и габаритные огни, а на самолете - аэронавигационные огни, район освещен переносными фонарями.
Присутствие людей под самолетом во время буксировки запрещается

18. Зимой рулежные полосы и места стоянки должны систематически очищаться от льда и снега.

19. Перед буксировкой самолета необходимо:

- убрать из под самолета все стремянки и приспособления, упорные из-под колес самолета колодки
- проверить заземление самолета зарядосъемники на главных ногах шасси должны касаться земли, а хвостовой зарядосъемник - убрать в походное положение.
- отсоединить от самолета все шланги и
- отсоединить наземные источники питания.
- осмотреть намеченное место стоянок и путь буксировки самолета, обратив особое внимание на наличие уклонов на пути.
- очистить зону движения от агрегатов наземного оборудования и других предметов
- осмотреть буксировочное водило, убедиться в их исправности и проверить целость контрольных болтов на водиле.
- убедиться в надежности работы тормозов самолета.
- проверить нормальна ли осадка амортстоек и пневматиков колес
- проверить снят ли самолет со стояночного тормоза, надежно ли закрыты аварийный люк и рампа.

20. По окончании буксировки под колеса главных ног шасси поставить упорные колодки.

- отсоединить тягач от водила, а водило от узла крепления передней ноги шасси самолета
- поставить самолет на стояночный тормоз, заземлить.

ПРИМЕЧАНИЕ : Подачу команд в процессе буксировки производить согласно 24ПИ-22

IУ. Зачехление, расчехление самолета

I. Полное зачехление всего самолета обязательно при длительных стоянках свыше 10 суток как в летнее, так и в зимнее время, а также в зимнее время в случае ненастной погоды (буран, снегопад, обледенение).

2. При ночных стоянках самолета, а также при стоянках длительностью менее 10 суток необходимо зачехлить лопасти и обтекатели втулок воздушных винтов, гондолы двигателей, носовую часть фюзеляжа и колеса шасси.

3. При кратковременных стоянках в зимнее время при температурах наружного воздуха - 30°С и ниже необходимо зачехлять зимними чехлами гондолы двигателей во избежание остывания двигателей.

4. Зимние чехлы следует надевать на гондолы двигателей также при прогреве двигателей наземными подогревателями.

5. Рекомендуется следующий порядок установки заглушек и зачехления агрегатов самолета:
   - приемники скоростного напора;
   - заглушки на двигатели, дренажи и заборники;
   - лопасти винтов и обтекатели втулок винтов ;
   - гондолы двигателей;
   - носовая часть фюзеляжа ;
   - крыло ;
   - стабилизатор ;
   - антенные устройства ;
   - колеса шасси.

6. Перед зачехлением и расчехлением крыла и стабилизатора рули должны быть застопорены.

7. Зачехление и расчехление самолета производить бригадой с использованием стремянок № 24-9002 - 500, 24-9002-0
   24-9012-0, 24-9010-100

8. Перемещение стремянок следует производить осторожно во избежание повреждения самолета.

9. Стремянки должны быть в исправном состоянии очищенные от снега, льда, грязи, масла и других посторонних предметов которые могут вызвать случайное падение.

IO. По пути движения стремянок и площадки на которых устанавливаются стремянки должны быть очищены от снега, льда, масла и других посторонних предметов которые могут привести в неустойчивость стремянки или скольжения.

Стремянки должны быть установлены устойчиво на 4 точках упора.

II. При работе на стремянках необходимо обувь очистить от снега, льда, масла, грязи и др. предметов которые могут вызвать скольжение по стремянке.

I2. Запрещается становиться на предохранительные поручни стремянок.

П Р Е Д У П Р Е Ж Д Е Н И Е

I. Категорически запрещается ходить по поверхности самолета до полного удаления с поверхности самолета снега, льда, инея воды, масляных пятен, поверхность самолета должна быть сухой.

Ходить разрешается только в специальной мягкой обуви. Обувь должна быть сухой, не иметь масляных пятен, следов снега, льда песка.

2. Запрещается зачехлять самолет замасленными, грязными и влажными чехлами с неисправным крепежем.

I8. Зачехление крыла производить в следующем порядке:

I) - положить свернутый чехол на консоль крыла, надеть его на законцовку крыла и раскатать его в сторону фюзеляжа на сколько это возможно, (при этом необходимо стоять на стремянках - 24-9002-500, 24-9002-0)

Раскатку чехла производят - 2 человека.

2) - установить лестницу к фюзеляжу за центропланом, убедиться ,что лестница установлена устойчиво. При подъеме по лестнице на самолет и при спуске по лестнице с самолета у лестницы должен быть человек для страховки лестницы от скольжения. Надевать и снимать спец. обувь на последней ступеньке лестницы.

- запрещается ходить в спец. обуви по земле.

3)- Пройти по крылу к чехлу раскатать чехол по крылу (раскатывать чехол впереди себя) одновременно расправляя лямки чехла в сторону кромок крыла.

Следить, чтобы аммортизаторы и крючки не зацепили за кромки и другие части крыла.

4) Натянуть чехол по всему крылу.

ПРИМЕЧАНИЕ: - по кромкам крыла натяжение чехла производить со стремянок

I4. Запрещается переходить с фюзеляжа на стабилизатор и обратно по верхней хвостовой части фюзеляжа.

I5. Зачехление носовой части фюзеляжа и стабилизатора производить со стремянок 24-9002-500, 24-9002-0.

Зачехление мотогондолы производить 2-мя человеками только со стремянок, раскатав чехол по верху мотогондолы. Стремянки 24-9002-500.

I6. При зачехлении самолета строго следить чтобы лямки и амортизаторы не зацепились за кромки, заборники и др. детали самолета, а если произошло зацепление лямок, амортизаторов, крючков не прилагать усилий,а спокойно отцепить.

I7. При зачехлении самолета чехлы следует натягивать так, чтобы они только прилегали к обшивке и не должны иметь провесаний, в которых могут скапливаться воды, снег.

I8. В ветреную погоду необходимо следить за тем, чтобы чехлы и лямки, амортизаторы не болтались и не били по облицовке самолета. Слабо натянутые чехлы нужно подтянуть, а концы лент закрепить.

I9. При натяжении амортизаторов при зачехлении и расчехлении принять все меры предосторожности чтобы не выпустить натянутый амортизатор из рук до полного его зацепления или отцепления.

20. После зачехления лопастей в/винта при зачехлении обтекателя втулки в/винта и мотогондолы. в/винт не проверять, а также при расчехлении м/гондолы и обтекателя втулки в/винта, в/винт не проворачивать.

21. Расчехление самолета производится в порядке, обратном зачехлению. Чехлы аккуратно свертывать в таком порядке, который позволяет быстро расстылать чехол на поверхности машины при последующем зачехлении. Крыльевые чехлы для этого следует подбирать с краев к середине, расстылать в одну узкую ленту и скатывать в рулон в направлении от фюзеляжа к концевому обтекателю, скатывать рулон впереди себя.

22. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Перед расчехлением самолета необходимо полностью удалить снег, лед с поверхности с-та, удаление снега, льда производить со стремянок.

23. Чехлы крыла и стабилизатора в ветренную погоду (при ветре 10 м/сек. и более) разрешается снимать с самолета на землю, очистить их от песка и снега, высушить и скатать на чистом травяном или сухом снежном покрове.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Запрещается подниматься на самолет при расчехлении и зачехлении при силе ветра 10 м/сек и более.

24. В случае примерзания чехла к самолету необходимо подать под чехол теплый воздух от аэродромного подогревания.

25. При расчехлении и зачехлении следить за тем чтобы не повредить разрядники статического электричества.

26. После снятия чехлов с самолета их необходимо просушить убедиться в исправности, свернуть и положить в контейнр.

27. При свертывании чехлов фланелевые подшивки должны располагаться внутри рулона одна к другой для предохранения их от загрязнения при переноске и хранении.

28. При работе на поверхности крыла применять мягкие маты, которые устанавливаются между лонжеронами и закрепляются при помощи имеющихся на них лямок с крючками и амортизаторов с петлями.

29. После работы маты необходимо снять с самолета. При этом нельзя стаскивать их за один конец, необходимо скатывать маты на поверхности крыла, снять с самолета, очистить от песка и грязи, просушить, свернуть и убрать в контейнер.

У. Подъем и опускание самолета

1. Подъем самолета на гидроподъемниках производится с целью проверки работы механизмов уборки и выпуска шасси, при необходимости замены шасси или отдельных его узлов, для нивелировки самолета и выполнения ряда других работ, для которых необходим подъем самолета.

2. Разрешается производить подъем самолета с полным весом, но без людского состава.

3. Самолет разрешается поднимать как на бетонной площадке, так и на грунтовой выдерживающей удельные давления 5 кг/см^2

4. Для проверок работы шасси самолет должен быть равномерно поднят тремя гидроподъемниками так, чтобы расстояние от грунта до шин колес главного шасси было в пределах 100 ÷ 150 мм.

5. Для подъема самолета предусмотрен комплект гидравлических подъемников, состоящий из одного переднего подъемника, двух главных гидроподъемников и гидравлического пульта, необходимого для подачи давления к переднему гидроподъемнику.

6. Гидроподъемники устанавливаются под упорные шаровые гнезда расположенные на нижней поверхности фюзеляжа и крыла.

7. Перед подъемом самолета площадки должны быть очищены для установки гидроподъемников от грязи, льда, снега.

8. Заглушки прикрывающие опорные гнезда под гидроподъемники на центроплане и фюзеляже. сняты.

9. Колеса главных ног шасси должны быть расположены, проверку производить проворачиванием их от руки.

10. Перед установкой гидроподъемников под самолет необходимо осмотреть гидроподъемники и убедиться в полной их исправности .
   - снять чехлы с гидроподъемников
   - проверить уровень масла в баках, который должен быть не ниже уровня дна фильтра, при недостаточном уровне дозаправить баки АМГ-10.

- опробовать гидросистему, для чего поднять и опустить цилиндры всех гидроподъемников и колеса главных подъемников;

- произвести тщательный осмотр силовых элементов и сварных соединений;

- по трафарету убедиться, что очередная регламентная проверка проведена.

I2. Подъем и опускание самолета производят шесть человек, по два человека у главных гидроподъемников, один - у переднего гидроподъемника, один - у гидропульта.

I3. Руководит подъемом механик или старший механик, проинструктировав дополнительно участвующих в подъеме и опускании самолета и объяснивши дополнительно команды при выполнении работ.

I4. Категорически запрещается работать с гидроподъемниками лицам не ознакомленным с технологическим процессом и инструкцией по технике безопасности.

I5. Категорически запрещается :

1) Работать с гидроподъемниками при неисправной гидросистеме

2) Поднимать самолет, не осаживая при этом упорные гайки вниз.

3) Производить подъем неравномерно правым, левым или передним гидроподъемниками.

4) Передвигать ручку крана " Подъем колес" во время подъема самолета.

5) Устанавливать упорные плиты гидроподъемника на неровные поверхности.

6) Производить подъем самолета при скорости ветра больше I0м/сек.

7) Поднимать самолет гидроподъемником, стоящим на колесах, а не на опорных пятах.

8) Во время под ема и опускания самолета производить какие-либо работы на самолете, не связанные с подъемом , а также находится в самолете.

I6. Строго запрещается буксировать гидроподъемник со спущенными пневматиками и с колесами, не застопоренными быстросъемным штифтом.

УI. ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ИСПЫТАНИИ КАБИН НА ГЕРМЕТИЧНОСТЬ НА ЛИС"е .

I. Работы по испытанию фюзеляжа на герметичность после проведения летных испытаний экипажем завода производятся под руководством ст.механика или механика самолета в ангаре, проинструктирующего рабочих.

2. Испытуемая машина должна иметь ограждение с предупреждающими надписями.

Проведение испытаний на герметичность самолета без ограждения изделия и предупреждающих надписей категорически запрещается.

3. Стенд должен быть расположен у самолета в безопасной зоне (вне створа ,окон,люков,дверей)

4. Перед работой осмотреть стенд,убедиться в наличии очередной проверки на стенде,трехходового крана 2077 ручку установить в положение "выключено" после испытания.

5. Категорически запрещается посторонним лицам находиться у фюзеляжа, если он находится под Р выше 74мм рт.ст.

6. Нахождение людей внутри фюзеляжа во время испытания на герметичность категорически запрещается.

7. Перед закрытием входной двери самолета ответственный за проверку должен лично убедиться в отсутствии людей в самолете.

8. Перед совданием давления в фюзеляже мастер и работник БТК обязаны проверить правильность закрытия люков, дверей и форточек (особенно нижного аварийного люка и рамы)

9. Перед испытанием тщательно проверить целостность и исправность шлангов, подводящих давление к манометрам при P174мм рт.ст. , проверить отсутствие течи в местах подсоединения шлангов к фюзеляжу и приборам на стенде раствором нейтрального мыла.

I0. Крепление заглушек на местах снятых приборов должно быть надежным и проверено перед повышением давления в фюзеляже мастером по спецоборудованию.

II. Категорически запрещается повышать давление в ф-ле свыше P= 220мм рт.ст. , скорость нарастания давления должна составлять 0,3-0,4 мм рт.ст.
Запрещается открывать люки,двери,форточки, снимать заглушки, устранять дефекты, если в ф-ле имеется избыточное давление.

I2. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Категорически запрещается устранять дефекты на фюзеляже, находящемся под избыточным давлением.

I3. При возникновении выпучивания и деформации обшивки фюзеляжа,остекления,шуме,треске, свидетельствующих о появлении признаков разрушения, испытания немедленно прекратить, стравив давление.

I4. После снятия заглушек проверить установку приборов, наличие и правильность контровки,следить за правильностью установки заглушек на 4шт.

I5. Рукоятку трехходового крана 207? установить в положение "включено" после выполнения испытаний на герметичность.

ПРАВИЛА ТРАНСПОРТИРОВКИ, ХРАНЕНИЯ И ОБРАЩЕНИЯ С БАЛЛОНАМИ ДЛЯ СЖАТЫХ ГАЗОВ.

ОБЩИЕ ПРАВИЛА.

1. Запрещается использовать баллоны у которых истек срок периодического освидетельствования, не имеется клейм, неисправны вентили, поврежден корпус (трещины, сильная коррозия, изменение формы) повреждены, косо или слабо установлены башмаки.

2. В помещениях баллоны с газом должны устанавливаться на расстоянии не мен. 1м., и от печей и других источников тепла с открытым огнем - не мен. 5 м.

3. Хранение в одном помещении баллонов с кислородом и с горючим материалом запрещается.

4. Наполненные баллоны должны храниться в вертикальном положении в специально оборудованных местах.

5. Баллоны, не имеющие башмаков, могут храниться в горизонтальном положении на деревянных рамах и стеллажах.

   На открытых площадках разрешается хранить баллоны в штабелях с прокладками из деревянных брусков или резины между горизонтальными рядами баллонов. Баллоны необходимо укладывать в штабеля таким образом, чтобы вентили были обращены в одну сторону.

6. Перевозка наполненных газом баллонов должна производиться в горизонтальном положении обязательно с прокладками между баллонами. *не специальных документах.*

   В качестве прокладок могут применяться деревянные бруски с вырезанными гнездами для баллонов, предохраняющие баллоны от ударов одного с другими. Баллоны во время перевозки укладываются вентилями в одну сторону. Разрешается перевозка баллонов в вертикальном положении обязательно с прокладками между ними и ограждением от возможного падения. *или же в специальных контейнерах.* Транспортировать разрешается на рессорном транспорте или на автомарах.

7. При погрузочно-разгрузочных работах, транспортировке и хранении баллонов должны быть приняты меры, исключающие их падение, повреждение и загрязнение.

8. Баллоны, наполненные газами, при перевозке и хранении должны быть защищены от действия солнечных лучей.

9. Работа должна быть немедленно запрещена, если истек срок очередного освидетельствования (не реже одного раза в год), или выявлены дефекты, угрожающие безопасной работе.

10. Лица, занятые транспортировкой и эксплуатацией баллонов со сжатыми газами должны быть ознакомлены с правилами транспортировки обращения и хранения сосудов с сжатыми газами и иметь удостоверения на право работы и транспортировки.

11. Зарядку авиашин колес от баллонов со сжатым воздухом производить с установленными редукторами, отрегулированными на P= 10кг/см2 .

12. Ответственность за выполнение правил возлагается на исполнителей и должностных лиц в соответствии с § 11 " Правил устройства и безопасной эксплуатации сосудов работающих под давлением" изд. 1971года.

ЗАРЯДКА САМОЛЕТА КИСЛОРОДОМ

К работе по продувке и зарядке кислородной системы, освидетельствованию и хранению баллонов со сжатым кислородом допускаются лица, расписавшиеся в журнале по технике безопасности и хорошо проинструктированные и освоившие работы по кислородной системе, а также ознакомленные с "Правилами устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением", утвержденными Госгортехнадзором I9 мая 1970г. и настоящей инструкцией. и имеющие удостоверения.

I. При обращении с кислородным оборудованием (проверка монтажа, продувка, проверка герметичности и зарядка системы) необходимо помнить, что наличие самого незначительного количества масла и жировых веществ в соединении с кислородом ВЗРЫВООПАСНО.

2. При зарядке системы кислородом самолет должен быть обесточен и заземлен.

3. Применяемый при работе инструмент должен быть хромирован и не должен иметь следов масла и жировых веществ.

4. Перед началом работ, обязанных со стравливанием азота, продувкой кислородом, проверкой на герметичность и работоспособности кислородного оборудования специалисты должны вымыть руки с мылом и одеться в чистую спецодежду (рекомендуются белые халаты), одежда и обтирочный материал (салфетки) не должны иметь следов масла и жировых веществ.

5. Рабочие, выполняющие проверку кислородной системы, должны иметь удостоверения на право наполнения и испытания системы кислородного оборудования.

6. В момент зарядки системы кислородом на машине и на расстоянии от нее не менее 20м запрещается включение электроагрегатов, заправка горючим, маслом и запуск двигателей.

7. Зарядку самолетной системы кислородом необходимо производить на стоянке самолетов. Зарядку системы кислородом производит ответственный работник наземной кислородн. станции

АКЗС-75 назначенный приказом по цеху , ознакомленный с инструкцией и закрепленный приборист самолета.

8. Не допускать насыщения кислородом одежды обслуживающего персонала, так как кислород сильно впитывает тканями. После проведения испытания системы, обслуживающему персоналу следует проветривать спецодежду в течении 10мин. и не пользоваться в это время огнем (не зажигать спички, курить и т.д.) во избежание воспламенения одежды, пропитанной кислородом.

9. Запрещается оставлять открытую кислородную станцию АКЗС-75 без наблюдения обслуживающего персонала во время работы с кислородными средствами. После окончания работ АКЗС-75 поставить на место ее стоянки и опломбировать.

10. Зарядку кислородом самолетов и кислородных технологических станций разрешается производить как от АКЗС, так и от транспортных кислородных баллонов. Ответственным за зарядку, хранение, транспортировку, установку и монтаж на самолете является назначенный приказом по цеху кислородчик.

11. При эксплуатации технологических кислородных станций периодически производить регламентные работы согласно графика выполнения регламентных работ.

ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ С ОГНЕТУШИТЕЛЯМИ ОС-8М, ОС-8МФ, УБЦ, УБШ, ОГНЕТУШИТЕЛЕЙ 84-6600-210 и БАЛЛОНОВ ОСУ-5 (боевыми и технологическими).

1). К работе с огнетушителями ОС-8М, ОС-8МФ, УБЦ, УБШ, огнетушителями 84-6600-210 и баллонами ОСУ-5 допускаются лица, достигшие 18 лет, прошедшие медицинский осмотр, обучение, аттестацию, должны быть обучены требованиям по обращению с заряженными огнетушителями согласно:

а) правил устройства, содержания и освидетельствования баллонов для сжатых, сжиженных и растворенных газов, разработанных Госгортехнадзором СССР 19 мая 1970 г.;

б) описания и инструкции по эксплуатации, разрядке огнетушителей и выполнять ряд особых требований, излагаемых в данном разделе инструкции.

2). Заряженный огнетушитель представляет большую опасность. Особенно опасно обмовскрытие головки огнетушителя в тот момент, когда на выходной штуцер головки не навернута заглушка. В этом случае человеческого усилия для удержания огнетушителя в руках недостаточно т.к. при разрядке на огнетушитель действует большая реактивная сила.

Поэтому на рабочих штуцерах и штуцерах для пироголовок должны быть навернуты заглушки.

Заглушка рабочего штуцера, служит не только для предохранения штуцера от забоин и попадания влаги в затвор, но и для предохранения от интенсивного выброса заряда при разрядке огнетушителя и в случае самопроизвольного вскрытия затвора.

Для этой цели заглушка имеет два противоположно направленные небольшие отверстия, выход заряда через эти отверстия происходит постепенно и огнетушитель не испытывает толчков т.к. силы реакции двух противоположных струй, взаимно уравновешиваются.

3. Заглушка рабочего штуцера должна быть завернута всегда полностью на всю длину резьбы.

4. Персонал, производящий транспортировку и установку огнетушителей и баллонов ОСУ-5 на объект, должен быть подо хорошо проинструктирован об опасных последствиях повреждения ватворов и огнетушителей в случае их падения.

5. Транспортировка огнетушителей и баллонов ОСУ-5 на значительные расстояния (внутри цеховая транспортировка, транспортировка к самолету, к объекту) должна производиться только на специальных тележках в таре, с ячейками для каждого огнетушителя позволяющей установку огнетушителей в вертикальном положении, головками вверх и предохранены от ударов друг о друга и другие предметы.

Ячейка для баллонов в транспортировочной таре внутри должны выложены (оклеены) мягкой тканью.

6. Переноску огнетушителей и баллонов ОСУ-5 на руках разрешается производить только на короткие расстояния и только по одному (как при установке огнетушителя непосредственно на самолет)

7. Огнетушители и баллоны ОСУ-5 при перевозке должны быть предохранены от воздействия солнечных лучей, атмосферных осадков накрываться брезентовым чехлом.

8. Огнетушители и баллоны ОСУ-5 не должны подвергаться воздействию тепла (лучей солнца, нагрев от печей, батарей, отопления и пр.)

Огнетушители должны находиться от радиаторов отопления и других отопительных приборов на расстоянии не менее I м, а от печей и других источников тепла на расстоянии не менее 5 м.

9. Перед установкой огнетушителей и баллонов ОСУ-5 на самолет (объект) необходимо проверить соответствие паспортных данных огнетушителя с данными нанесенными непосредственно на огнетушителе (баллоне). Проверить наличие пломбы, вес заряды и давление.

I0. Конструкция огнетушителей ОС-8М, ОС-8МР, УБЦ, УБШ, ОСУ-5, огнетушителей 34-6600-2I0, предусматривает предохранители, правильное обращение с которыми обязательно для всех лиц, имеющих отношение к работе с огнетушителями (баллонами).

Замок-пластина большим отверстием надевается на резьбовую проточку сигнального штуцера, вторым концом замок-пластина должен быть закреплен на пусковом рычаге при помощи винта, а для огнетушителей УБУ, УБШ предохранительная чека должна быть установлена в пироголовке.

II. Категорически запрещается отсоединение замка-пластины от пускового рычага на огнетушителях ОС-8М, ОС-8МФ, ОСУ-5 34-6600-2IO и предохранительной чеки огнетушителей УБИ, УБШ с заряженных огнетушителей, а именно:

- при транспортировке;
- при хранении;
- при переноске;
- при взвешивании;
- до окончания установки на объект;
- во всех других случаях, не предусмотренных данной инструкцией.

I2. Запрещается работать с огнетушителями и баллонами ОСУ-5 находящихся под давлением у которых :

- нет паспорта на огнетушитель (баллон) ;
- истек срок периодического освидетельствования баллонов инспекцией котлонадзора ;
- на баллоне не имеется установленных клейм, требуемых инструкцией котлонадзора;
- неисправные затворы;
- поврежден корпус баллона (трещины, сильная коррозия, заметные изменения формы) ;
- нет заглушек на рабочих штуцерах и штуцерах пиропатронов;
- замок-пластина не соединена при помощи винта с пусковым рычагом, или нет предохранительной чеки)для баллонов УБИ, УБШ)

I3. После установки огнетушителей и баллонов ОСУ-5 на самолет (или технологических баллонов на стенд для отстрела) и после установки пиропатронов в пироголовки огнетушителей или баллонов ОСУ-5.

Необходимо на огнетушителях ОС-8М, ОС-8МФ, 34-6600-210, баллонов ОСУ-5 снять винт, соединяющий замок-пластину с пусковым рычагом и оставить свободно висеть замок-пластину.

На огнетушителях УБЦ, УБШ после их установки на объект необходимо снять предохранительные чеки .

Резиновые предохранительные колпачки повернуть на 180° торцевой поясок колпачка должен находиться в проточке гайки.

14. Сделать отметки с подписью в паспорте об установке огнетушителя или баллона ОСУ-5 на самолет.

15. При проверке работоспособности противопожарной системы самолета путем отстрела, технологических огнетушителей с зарядом CO2 ЗАПРЕЩАЕТСЯ :

- эксплуатировать неисправный стенд
- отстрел производить при отсутствии посторонних лиц возле стенда и у самолета
- подключение пиропатронов к баллонам ОС-8М, ОС-8МФ, ОСУ-5, 34-6600-210 производить при включенных АЗС"ах системы пожаротушения на щите АЗС и на пульте стенда
- оставлять без присмотра включенный стенд
- производить отстрел баллонов с открытой крышкой стенда
- при отстреле находиться в зоне видимости проверяемых систем на расстоянии ближе 3-4м.

После окончания отстрела технологических баллонов необходимо произвести запись в паспортах баллонов о его разрядке и замечаниях по баллону.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Перед отстрелом технологических баллонов необходимо ознакомиться с работой стенда и убедиться в исправности отстрелочного стенда.

I6. Хранение огнетушителей и баллонов ОСУ-5 производить в помещениях соответствующих требованию описания и инструкции по эксплуатации и зарядке огнетушителей .

I7. Все лица, имеющие непосредственное отношение к огнетушителям (баллонам) должны быть обучены обращению с ними согласно указанным выше правилам, хорошо знать устройство. огнетушителя и инструкцию по эксплуатации и зарядке огнетушителя.

I8. Знания лиц должны быть проверены квалифицированной комиссией цеха и выдано на руки действующее удостоверение на право работ.

I9. Инструктаж по технике безопасности проводится через каждые 3 месяца с записью в журнале по технике безопасности.

20. Аттестация по технике безопасности проводится администрацией цеха I раз в год. Протокол.

УП. МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ПРИ РАБОТЕ СО СПИСИСТЕМАМИ

I. Во избежание поражения обслуживающего персонала токами высокого напряжения или высокой частоты и для предупреждения порчи аппаратуры при работе на радиостанции соблюдать следующие правила по технике безопасности :

а) следить за исправностью блокировочных выключателей. Запрещается замыкать контакты блокировки проволокой;

б) устранять повреждения, заменять лампы, предохранители только после выключения передатчика;

в) не очищать кольца генератора от нагара во время его работы. Чистку производить только при вращении ротора генератора ручкой двигателя при выключенном зажигании;

г) не производить ни каких никаких исправлений в двигателе и генераторе во время работы;

д) не касаться ввода антенны , лучей противовеса и др. проводов тока высокой частоты при работающем передатчике;

е) строго воспрещается заливать бензин в бензобаки радиостанции и автомобиля при работающем передатчике. Нельзя пользоваться спичками и курить при заправке бензина. для освещения ночью пользоваться переносной фарой;

ж) шасси автомашины заземлить, соединив болти на шасси с колом заземления. В стационарном варианте на радиостанции заземляется стойка передатчика;

и) все переключения на передатчике производить только при включенном высоком напряжении. Иначе могут выйти из строя детали контуров каскадов, конденсаторов катушки самоиндукции, переключатели из-за пробоя вследствие перенапряжений, возникающих при переключении;

к) следить за правильным номинальным значением предохранителей Нельзя заменять предохранители " КУЧКАМИ" самодельного изготовления.

л) воспрещается уменьшать мощность в антенне (за счет уменьшения связи с антенной) т.к. может пробить контур мощного ида;

м) не допускать большой расстройки антенны в процессе подстройки при 100% мощности во избежание перенапряжения на контуре усилителя мощности;

н) при проведении измерений на высоковольтных токонесущих деталях аппаратуры (при квартальных техосмотрах) должны выполняться все меры предосторожности и работы должны производиться в присутствии старшего смены;

о) персонал, обслуживающий аппаратуру СВУ, строго выполнять правила техники безопасности изложенные в инструкции по эксплуатации.

2. При работе со спецсистемами под током в п.25 необходимо соблюдать правила безопасности указанные в разделах У - УШ инструкции №20 " По технике безопасности и промсанитарии для работников, занятых отработкой электрорадиоаппаратуры в п.55, п.10, КИС и п.25 "

3. Подключение самолета под ток к наземному источнику питания производится электриком бригады согласно техпроцесса ИСТФ-02-I -I .

Перед подключением АПА к бортсети самолета установить колодки под колеса АПА .

4. Включение высокого напряжения радиолокатора в направлении завода и служебных помещений ЛИС (без эквивалента) КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ . При включении высого напряжения самолет должен быть развернут в сторону от близко находящихся людей и зданий.

Отработку радиолокатора с включением высокого напряжения производить на девиационном кругу.

5. Во время отработки под током ЗАПРЕЩАЕТСЯ производить заправку самолета ГСМ и слив ГСМ и другие работы с применением ЛВЖ, лаков, клеев и красок.

6. После окончания работы самолет должен быть обесточен и отключен от наземного источника электриком бригады, для этого:

- выключить все потребители электроэнергии;
- установить переключатель "Аэродром - борт" в нейтральное положение;
- отсоединить розетку аэродромного питания, закрыть крышки вилок разъемов ШРАП; уложить жгуты аэродромного питания на стреле АПА, установить стрелу в походное положение;
- убрать колодки из-под колес АПА, подать команду водителю АПА на отъезд от самолета

ОБЩИЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЭЛЕКТРОДЕТОНАТОРОВ ПИРОПАТРОНОВ, СИГНАЛЬНЫХ РАКЕТ.

1. Эл.детонаторы являются очень чувствительными средствами инициирования, потому при обращении с ними и хранении их следует соблюдать большую осторожность. Хранить их только в сухом месте.

2. Эл.детонаторы ЭДП и ЭДК снаряжены весьма сильным бризантным взрывчатым веществом, поэтому они чувствительны к ударам, броскам и нагреву. Попытки их разряжения могут привести к взрыву.

3. КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ношение ЭДП, ЭДК, ПП-3, ЭПУ-253, сигнальные патроны в карманах.

4. Категорически запрещается вставлять вилки цепи взрыва в розетки планок "Взрыв" не проверив цепи взрыва, а также при горящих сигнальных лампах, т.к. в последнем случае произойдет взрыв станции.

5. После полета вынуть вилки из розеток планок взрыва и вставить в сигнальные розетки.

6. Планки с ЭДП, ЭДК подлежат обязательному снятию с блоков при выполнении регламентных работ длительной стоянке самолета.

7. Категорически ЗАПРЕЩАЕТСЯ применять эл.детонаторы, пиропатроны, электровыдергиватели, имеющие недостатки: окисление, трещины, вмятины, раковины на ГИЗ"ах, слабую обжимку капсюля детонатора, нарушение изоляции проводов, окисление зачищенных концов проводов.

8. При хранении, транспортировке пиротехнических средств соблюдать меры по технике безопасности, изложенные в инструкции ЗПИ.54.0039.73г.

УКАЗАНИЕ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ РИО-3

1. В Н И М А Н И Е ! ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ НАХОЖДЕНИЯ САМОЛЕТА на земле штырь датчика должен быть закрыт защитным свинцовым колпаком.

2. К обслуживанию прибора допускаются лица только после проведения инструктажа и сдачи техминимума по инструкции на проверку РИО-3 и "Санитарным правилам работы с радиоактивными веществами и источниками ионизирующих излучений № 333-60 "

   Повторный инструктаж и сдача техминимума проводятся каждые 6 месяцев.

3. ЗАПРЕЩАЕТСЯ вскрывать источник излучения.

ВЫПОЛНЕНИЕ ДЕВИАЦИОННЫХ РАБОТ

При выполнении девиационных и радиодевиационных работ буксировку самолета производить по команде рабочего, по СШУ выставляющего самолет на курс по пеленгатору.

При движении самолета по кругу специалисту по гидросистеме следить за исправностью контрольных болтов на деревянном водиле, за соблюдением допустимого угла разворота переднего колеса (до 35^0), электрику следить за движением АПА во избежание наезда АПА на самолет и за исключением запутывания жгута и его обрыва от самолета.

ПРОВЕРКА СИСТЕМЫ СБРОСА ГРУЗОВ С БДЗ-34

При проверке системы сброса грузов с БДЗ-34 полновесными макетами бомб необходимо соблюдать следующие меры техники безопасности :

1. Установить веревочное ограждение зоны сброса грузов
2. Подвеску макета производить только при включенной блокировке.
3. Сброс подвешенного груза производить только с мест штурмана или летчика.
4. Запрещается производить сброс груза механизмом сброса на приводе ШБД на балочном держателе.
5. Перед сбросом груза подать команду " От груза"

   При этом все должны выйти за зону ограждения.

   После этого дать ответ "есть от груза"
6. Сброс груза производить в спецтележке.

IX. ЗАПРАВКА И ПРОВЕРКА ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ САМОЛЕТА

1. К заправке самолета топливом могут быть допущены лица, прошедшие специальный инструктаж по технике безопасности при выполнении данной работы и уметь пользоваться средствами пожаротушения.
2. В случае отсутствия пожарного поста заправку самолета производить не разрешается.
3. Заправка должна производиться из проверенных на исправность топливозаправщиков, водители которых имеют специальное удостоверение от местной пожарной охраны.
   Шланг топливозаправщика должен быть армированным.
4. Для снятия возможного статического электричества необходимо, прежде чем опустить заправочный пистолет в горловину бака,

прикоснуться им к какой-либо металлической части самолета, удаленной от горловины не менее, чем на 1,5м. Заправочный пистолет и топливозаправщики должны быть заземлены

5. При заправке самолета топливом допускается нахождение в нем только обслуживающего персонала для наблюдения за работой приборов, контролирующих процесс заполнения и уровень топлива в баках.

Производство каких-либо других работ на самолете в это время ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

6. Работы, при производстве которых возможно искрообразование или перегрев отдельных частей (пайка, работы с переносными лампами и прожекторами) а также работы, связанные с отработкой металла и ударами металла о металл разрешается не более 25м от заправляемых самолетов.

7. При заправке самолета топливом должны быть выключены все потребители тока, кроме обслуживающих централизованную заправку (щиток централизованной заправки - при наземном источнике ~~и~~ электроснабжения, а при бортовом источнике питания - щиток централизированной заправки и преобразователь ПО-750)

8. Топливозаправщики должны находиться на удалении от самолета не менее 5 м. согласно плану расстановки средств

9. Во время заправки самолета двигатель топливозаправщика не заглушается и водитель не должен отлучаться от своей машины Выхлопные трубы топливозаправщиков должны быть оборудованы искроуловителями.

10. Заправлять самолет топливом или производить слив топлива необходимо на стоянках оборудованных противопожарными средствами; на каждой стоянка самолетов должно быть установлено:

- не менее одной передвижной углекислотной установки;
- ручные углекислотные огнетушители из расчета не менее одного на каждый самолет. Углекислотные установки и огнетушители должны быть опломбированы;
- ящики с песком из расчета не менее одного на 3 самолета, в ящике должна находиться лопата;
- не менее 3-х металлических ящиков с крышками для сбора использованной ветоши и мусора.

II. Запрещается производить заправку самолета топливом и маслом без разрешения БТК на заправку.

I2. В темное время суток при заправке и сливе топлива пользоваться для освещения только взрывобезопасными переносными лампами типа СПВ-9.

I3. При заправке и сливе топлива, снять заглушки с заборников дренажа топливных баков.

I4. При заправке и сливе топлива, топливозаправщик и маслозаправщик должен подъезжать перпендикулярно к передней кромке крыла таким образом, чтобы в случае необходимости можно было бы быстро отехать от самолета без дополнительного маневрирования. Запрещается установка топливозаправщика под плоскостями и фюзеляжем самолета.

I5. Перед заправкой самолета топливом или маслом лицо ответственное за заправку самолета должно проверять закрытие перекрывных кранов топливной системы самолета и маслосистемы.

I6. В целях предупреждения пожара заправка самолета должна производиться не раньше чем через I5 минут после остановки двигателя.

I7. Летом в сухую погоду, рекомендуется полить водой места установки штыря заземления и места касания зарядосъемников на главных ногах шасси с площадкой.

I8. Прежде чем производить заправку или слив топлива убедиться, что на самолете выключены все потребители электроэнергии, кроме потребителей контролирующих заправку топлива или слив.

I9. При заправке самолета топливом и сливе топлива с самолета вызвать пожарную машину, наладить визуальную связь с пожарным постом, предупредив пожарный пост о заправке или сливе топлива. Заправка и слив топлива без пожарной машины - ЗАПРЕЩАЕТСЯ. Проверить наличие и исправность огнетушителей в самолете и кабине самолета.

20. Топливозаправщик, маслозаправщик должен подъезжать к самолету не ближе 5 м и немедленно заземлиться, выхлопные трубки должны быть направлены в сторону от самолета.

21. Во время заправки самолета двигатель топливозаправщика и маслозаправщика не заглушается и водитель не должен отлучаться от своей машины.

22. Применение при заправке замасленных, обледенелых, загрязненных лестниц и стремянок не допускается.

23. Категорически запрещается производить работы по заправке самолета и сливу топлива во время грозы, в предгрозовый период и при работающем авиадвигателе.

24. Перед началом заправки самолета или слива топлива из баков самолета топливозаправщик самолета или сливные тары должны быть надежно заземлены. Перед заземлением должна быть проверена исправность заземляющих тросов и штырей и надежность их соединений со штырями и объектами заземления. Штыри должны быть надежно введены в землю.

25. Заправочный пистолет должен иметь надежный электрический контакт с самолетом и заправщиком.

26. Во время заправки с-та топливом или сливе топлива с самолета запрещается:

- производить запуск двигателей (
- включать ~~АКС~~ зажигания
- подсоединять или отсоединять аэродромный источник электропитания самолета.
- курить и зажигать открытый огонь
- пользоваться любыми светильниками, не исключающими опасность взрыва.
- находиться в самолете и возле него посторонним лицам, не имеющим отношения к заправке самолета.

27. При заправке самолета топливом через заправочные горловины топливных баков (через верх) необходимо соблюдать технику безопасности при хождении по крыду, тоже, что при зачехлении или расчехлении самолета.

28. Запрещается заправлять самолет топливом или производить слив топлива, если самолет находится на расстоянии менее 25 м, от ангара, наземных сооружений или самолетов с работающими двигателями.

29. У работников, находящихся на плоскости (верху) самолета, не должно быть в карманах металлических предметов, т.к. выпав, они могут вызвать искрение и явится причиной пожара, не разрешается также иметь в карманах спички зажигалки и переноски взрывоопасного типа.

30. При заправке самолета топливом, маслом и различными жидкостями необходимо соблюдать порядок распределения горючего по группам баков, определяемый инструкциями по технической эксплуатации самолета.

31. При заправке самолета топливом через верх не допускать попадания пыли, влаги и снега и других посторонних предметов которые могут случайно упасть в заправочную горловину топливного бака.

В пыльную, дождливую или снежную погоду заправку производить пользуясь чистым чехлом для закрывания горловины бака.

Перед заправкой топлива в емкости самолета заземлять заправочный пистолет на корпус самолета с помощью специальной металлизации, убедиться в чистоте заправочного пистолета.

33. Запрещается ударять пистолетным краном по обшивке, резко вставлять его в горловину и выдергивать оттуда, т.к. это может вызвать искру и привести к пожару.

34. При заправке самолета и сливе топлива соблюдать осторожность и не допускать переполнения топливных баков, обливания самолета топливом и разлива топлива на землю.

При этом запрещается курение, пользование огнем, керосиновыми фонарями и электрическими лампами взрывоопасного типа.

35. В случае пролива топлива на поверхность самолета запуск двигателей (двигателя) и подключение самолета под ток производится только после удаления пролитого топлива, после полного испарения его.

36. Запрещается уходит от самолета при сливе топлива. Слив топлива из самолета должен производиться только в исправные емкости и в присутствии лиц ответственных за слив топлива.

37. При сливе отстоя не допускается его выплескивание. Отстой, после его хранения, должен быть слит в специальную емкость.

38. Запрещается производить дотяжки соединений трубопроводов когда система находится под давлением.

39. Во избежание образования инея, на стенках топливных баков при длительной стоянке баки должны быть заполнены топливом, в зимнее время с добавлением жидкости и "И" в соответствии с инструкцией по применению горюче-смазочных материалов.

После заправки самолета топливом необходимо убедиться в отсутствии течи топлива из топливных баков по нижней поверхности крыла, из сливных кранов.

41. Промывка фильтров или деталей производится по дной штуке с помощью волосяной щетки или кисти.

42. Промывка фильтров или деталей в бензине, керосине должна производиться в посуде изготовленной только из цветного металла и должны быть оборудованы плотновакрывающимися крышками.

Посуда, используемая для промывки фильтра деталей в бензине, ацетоне, растворителях, должна иметь заземление.
промывку под фюзеляжем самолета запрещается, промывку производить в специально отведенном месте.

43. При промывке деталей бензином при расконсервации при пользовании бензином для протирки двигателя или агрегатов (кроме промывки фильтров) необходимо в бензин добавить антистатический препарат "АКОР-I" (ГОСТ I5I7I-70) в количестве 0,0I- 0,04% по весу. При протирке двигателя бензином на самолете (при хранении самолета) убедиться, что самолет заземлен.

44. После окончания работы все легковоспламеняющиеся жидкости бывшие в работе убрать с рабочих мест и вылить в спец. емкости для этого предназначенные.

45. Использованные обирочные материалы и другие отходы должны складываться в железные ящики с плотно прикрывающимися крышками и по мере их накопления ежедневного выноситься из цеха в места, специально предназначенные для их сжигания, по согласованию с пожарной частью.

46. Хранение легковоспламеняющихся и горючих жидкостей материалов в бригаде, цехе, запрещается, кроме специально оборудованных раздаточных кладовых, причем количество легковоспламеняющихся жидкостей не должно превышать норм сменной потребности.

47. При работе с легковоспламеняющимися жидкостями КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ :

- стирать одежду в бензине, ацетоне, смывке ;растворителях
- чистить одежду бензином, ацетоном, смывкой, растворителями

- применять бензин, керосин, ацетон, растворитель для мытья полов;
- сливать остатки бензина, керосина, ацетона, растворителей в канализацию, раковины умывальников и санузлов
- курить, применять открытый огонь, высекать искру
- применять машинки и приборы могущие дать искрообразование
- промывать детали тряпками
- пользоваться инструментом, которые могут вызвать искры при ударах;
- пользоваться переносными лампами в взрывоопасном исполнении
- промывать детали, нагретые свыше 20^{0}С
- хранить и переносить легковоспламеняющиеся жидкости в стеклянной посуде.

48. Заправка маслобака маслом должна производиться только маслозаправщиком, имеющим исправные фильтрующие, заборные и раздаточные устройства.

49. Заливные горловины, фильтры и агрегаты, соединенные с внутренней ж полостью маслозаправщика должны быть опломбированы.

50. На масло у маслозаправщика должен быть паспорт с отметкой БТК, разрешающего заправку.

51. Перед заправкой масла убедиться в чистоте заливной горловины маслобака и в наличии в ней сетки, а также проверить чистоту заправочного пистолета и его фильтра, заземлить маслозаправщик и самолет.

52. Запрещается производить дозаправку маслобака до полной остановки двигателя.

X. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОПРОБОВАНИИ ДВИГАТЕЛЕЙ И СВЯЗАННЫХ С НИМИ СИСТЕМ.

1. К опробованию двигателей и систем допускаются приказом начальника цеха лица, прошедшие спецобручение и сдавшие зачеты.

2. Общая и противопожарная ответственность лежит на механике самолета, который совместно с контрольными мастерами по самолету и ЭРСО и электриком самолета должны находиться в кабине.

3. Запуск и проба двигателей производится только при наличии связи по СПУ-7 со специально выделенным наблюдателем, остальные члены заводской бригады должны или совсем уйти со стоянки самолета, или находиться в поле зрения запускающего.

4. Запуск и проба двигателей в темное время суток без освещения самолета прожекторами - ЗАПРЕЩАЕТСЯ

5. Перед запуском двигателей убедиться, что пожарная машина находится на стоянке вблизи и в видимости самолета Без наличия пожарной машины запуск ЗАПРЕЩЕН.

6. Проверить наличие 4-х колодок спереди колес основных ног шасси. Колодки должны иметь надежные шины. В зимнее время под колесами и колодками не должно быть льда и снега. Колодки должны находиться на сухом бетоне. Шины колодок должны упираться в специальные швеллеры в зимнее время и или на мерном бетоне.

7. Убедиться, что площадка под винтами и спереди их убрана от гальки, грязи и снега, а летом полита водой. Впереди и сбоку самолета не должно быть препятствий согласно НИАС - , стремянки и посторонние предметы спереди и сзади, а также из-под крыльев должны быть убраны.

8. ЗАПРЕЩАЕТСЯ: - Производить работы на площадках, загрязненных топливом, маслом, гидросмесью и др.

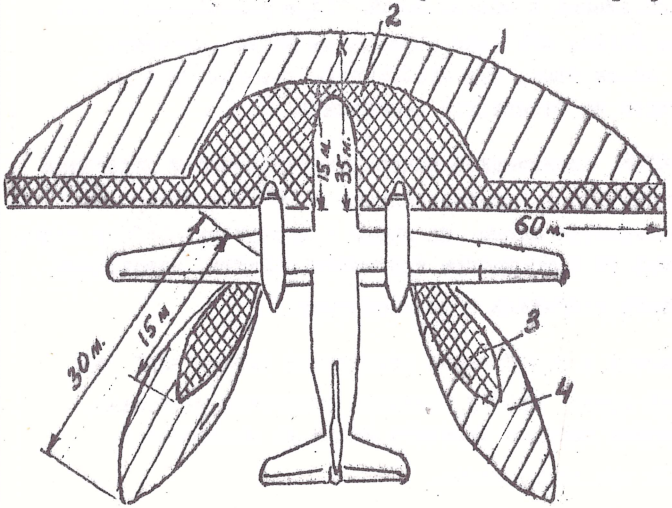
Площадка под мотогондолой должна быть очищена от снега, льда. Убраны все посторонние предметы как камни, песок, обрывки проволоки и др.

9. Работа двигателя допускается только с закрытыми панелями, капотами, убедитьсяучто все заглушки сняты.

10. Перед запуском весь персонал не имеющий непосредственного отношения к запуску, должен покинуть опасные зоны при работе двигателей (двигателя)

11. Категорически запрещается находиться при работе двигателя АИ-24 в плоскости вращения винтов и впереди самолета. При работе двигателя РУ19А-300 запрещается находиться в плоскости вращения турбины с правой стороны самолета в струе реактивного сопла.

При работе двигателя не разрешается находиться в пределах опасных зон. (см. схему опасных зон при работе двигателя



1,4 зоны в которых запрещается (при работе двигателя находиться обслуживающ. персоналу.

2,3 зоны опасные для жизни человека.

2 зона полива водой площади летом или расчистки снега зимой.

I2. При отсутствии бортовых аккумуляторов на самолете запуск двигателя (двигателей) производить ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

I3. Перед запуском двигателей (двигателя) необходимо самолет установить на стояночный тормоз и убедиться в наличии давления в тормозной системе.

I4. Запрещается производить запуск двигателя (двигателей) при неотработанной противопожарной системе самолета и не установленных огнетушителях противопожарной системы.

I5. Запрещается опробование двигателей (двигателя) производить с подключенным наземным источником электропитания.

I6. Отсоединение наземного источника электропитания производить только по команде с кабины на оборотах земного малого газа двигателя. Электрику перед отсоединением розетки аэродромного питания убедиться по сигнальным лампам об отключении аэродромного питания.

I7. АПА отсоединяется сразу же после запуска РУI9А-300 и включения на борт ГС-24 или после запуска АИ-24 при запуске от АПА и перехода питания на борт. Для включения ГС-24 на борт РУI9А-300 выводить двигатель на обороты I2%. Отсоединение розетки АПА производить только после команды запускающего.

Пробу двигателей и запуск АИ-24 (при работающем РУI9А-300) или РУI9А-300 (при работающем АИ-24) начинать только после того, как отсоединена розетка питания и АПА отведен на безопасное расстояние.

I8. ЗАПРЕЩАЕТСЯ производить запуск двигателей без подогрева при температуре наружного воздуха - I5°С (и ниже) или если температура масла на входе в двигатель -I5°С и ниже, независимо от температуры наружного воздуха, необходимо подогревать двигатель и маслосистему.

I9. После полета и опробования двигателей (двигателя) не открывать сразу пробку заливной горловины маслобака, во избежание выброса горячего масла из маслобака и получения при этом ожогов.

20. Для соблюдения мер безопасности, а также для передачи и приема команд, во время запуска и работы двигателей (двигателя) никто слева и впереди самолета на безопасном расстоянии должен находиться, выделено для связи лицо которое должны быть в поле зрения лица, производящего запуск двигателей в кабине самолета, связь с кабиной осуществлять только непосредственно СПУ.

21. Провернуть винт по ходу и убедиться, что отсутствует задевание лопаток, проверить, что винт стоит на γ^{0}, убедиться, что как и замки лепестков коков надежно закреплены.

22. Перед проворачиванием воздушного винта, убедиться, что в зоне проворачивания винта нет людей и оборудования.
Персоналу не разрешается находиться в плоскости вращения винта (даже не на работающих двигателях)

23. Запрещается производить запуск двигателей (двигателя) в присутствии посторонних людей и оборудования около самолета

24. При работе двигателя РУ19А-300 ЗАПРЕЩАЕТСЯ :

- находиться на расстоянии менее 10м от струи газов, выходящих из реактивного сопла двигателя;
- производить всякие работы и регулировки на двигателе, работающем на режимах выше малого газа;

25. Запуск и опробование двигателей в теплое время суток без освещения самолета (стоянки) прожекторами ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

26. Во время работы двигателей (двигателя) ЗАПРЕЩАЕТСЯ

- оставлять кабины или пульт управления двигателями;
- производить осмотр и проверку силовой установки и какие либо работы в ней.

27. В летнее время перед винтами (винтом) в пределах полуокружностей указанных на схеме перед запуском полить площадку водой.

В зимнее время очистить площадку от снега, льда.

28. Установку заглушек на ВНА и выхлопную трубу двигателя установить не раньше чем через 10-15 мин. после останова

29. Работу на двигателе выполнить только исправным инструментом, до начала и после окончания работ, необходимо проверить целостность и наличие всего инструмента согласно инструментальной книжки.

30. При проверках различных систем установки, связанных с подсоединением аэродромного питания, персонал должен быть предупрежден об этом. Должно гореть светоэлектрическое табло : " Машина под током"

31. При замене отдельных агрегатов на силовой установке, под поднятым агрегатом (грузом) стоять ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

32. Не пользоваться подогревателями МП-300 при подогреве двигателей при наличии течи топлива в трубопроводах и колориферах подогревателя.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Перед началом работ тщательно ознакомиться с характером и условиями их выполнения !

Для осмотра силовых установок использовать переносную электролампу с предохранительной сеткой и щитком- рефлектором или специальным прожектором . Напряжение электросети должно быть не выше 36 вольт.

После окончания работ не мыть руки бензином или керосином, а использовать для этого теплую воду с мылом.

33. В случае возникновения пожара действовать согласно инструкции по тушению пожара самолетными средствами и двигатели срочно остановить и принять срочные меры по тушению пожара средствами и людьми пожарной машины и наземными средствами пожаротушения.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: В зимнее, осенне-весеннее время и при дожде , для того, чтобы колесо препятствовало развороту необходимо переключатель разворота переднего колеса ставить в положение "Рулежка" и всегда быть готовым принять меры безопасности при начавшемся движении или развороте самолета.
Для этого нужно незамедлительно убрать РУД на 0^0, применяя аварийное торможение и если движение продолжается, то остановить двигатель, а при опасности столкновения эвакуировать.

КОМАНДЫ ПРИ ЗАПУСКЕ ДВИГАТЕЛЕЙ

1. Перед запуском двигателей, запускающий подает команду "Подготовиться к запуску" по СПУ, по этой команде стоящий на связи занимает место в безопасной зоне, в поле зрения запускающего, и дает указание выполнить все работы самолета для подготовки к запуску двигателей.

2. После выполнения всех работ на самолете и около самолета для подготовки к запуску двигателей и ухода всех людей от самолета в безопасные зоны, стоящий на связи докладывает по СПУ " ЕСТЬ К ЗАПУСКУ" .

3. Запускающий только после доклада "ЕСТЬ К ЗАПУСКУ" выполняет все предусмотренные с инструкцией по эксплуатации самолета и двигателя работы по подготовке к запуску.

4. После подготовки двигателей к запуску запускающий дает команду " ОТ РУ-19" по СПУ, и дублирует сигналом - показывает три пальца.

5. Стоящий на связи получив команду "ОТ РУ-19" обязан убедиться,что под колесами основных ног шасси установлены упорные колодки, убрано все наземное оборудование от самолета, впереди самолета нет препятствий, что около с-та нет людей, отвечает на СПУ "ЕСТЬ ОТ РУ-19" и дублирует, приложив правую руку к головному убору.

6. После подготовки двигателей АИ-24 к запуску,запускающий дает команду " ОТ ВИНТОВ "

9. Стоящий на связи, получи команду " ОТ ВИНТОВ" обязан убедиться, что под колесами основных ног шасси установлены упорные колодки, убрано все наземное оборудование от самолета,впереди самолета нет препятствий,что около самолета нет людей,отвечает по СПУ " ЕСТЬ ОТ ВИНТОВ" и дуолирует - приложив правую руку к головному убору.

10. Запускающий , после получения ответа "ЕСТЬ ОТ ВИНТОВ" дает команду "ОТ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ" или " ОТ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ" и дублирует сигналом номер двигателя:

- левий двигатель, показывает один палец;

- правий двигатель, показывает два пальца.

II. Стоящий на связи, получив команду "ОТ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ" или "ОТ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ" отвечает: "ЕСТЬ ОТ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ" или "ЕСТЬ ОТ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ" и производит наблюдение за запускаемым двигателем.

I2. Стоящий на связи, обнаружив течь топлива, масла, АМГ или другие неисправности при запуске или при опробовании двигателя должен дать команду запускающему по СПУ "ПРЕКРАТИТЬ ЗАПУСК" или "ОСТАНОВИТЬ ДВИГАТЕЛЬ" продублировав останов - подняв над головой перекрещенные руки.

Подходить к в/винтам после останова вращения в/винтов, для осмотра, при всех видах флюгирования и прокруток разрешается только после команды запускающего из кабины "ПРОИЗВЕСТИ ОСМОТР В/ВИНТОВ ".

I3. При выполнении холодной прокрутки или ложного запуска на двигателях, команды подаются такие же как и при запуске.

I4. При флюгировании в/винтов и осмотра совмещения меток лопастей в/винта с метками на обтекателе втулки в/винта без разрешения производившего флюгирование в/винтов подходить к в/винту и проворачивать в/винт ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

I5. Общая и противопожарная ответственность лежит на ст.механике самолета (механика), который совместно с контрольными мастерами по самолету и ЭРСО и электриком самолета должны находиться в кабине.

XI. ПРОВЕРКА РАБОТОСПОСОБНОСТИ СИСТЕМ

ПРОВЕРКА РАБОТОСПОСОБНОСТИ ШАССИ

А. Перед опробованием шасси, п р о в е р и т ь :

1. Правильность установки гидроподъемников
2. Размер (100-150мм) между пневматиками колес шасси и грунтом, бетоном и полом ангара.
3. Поставлено ли ограждение вокруг основных ног шасси. Прекращение всех работ на самолете не связанных с гонкой шасси.
4. Нахождение внутри самолета лиц, обеспечивающих проверку работоспособности шасси.
5. Закрытие панелей подхода краном аварийного выпуска механического сброса шасси замков убранного положения..
6. Наличие 2-х человек бригады, следящих за отсутствием посторонних предметов и людей в зонах шасси, и механика самолета, полностью отвечающего за безопасность данной операции, держащего визуальную и звуковую связь с лицом, проводящим уборку и выпуск шасси.

Б. При опробовании работоспособности шасси проверить

1. Световую сигнализацию выпущенного положения шасси (зеленые лампочки горят) и продублировать выпуск шасси, поставить переключатель шасси в положение "выпущено". Подать команду "от шасси".
2. Получив ответную команду от механика (связного) "ЕСТЬ ОТ ШАССИ", производить уборку (выпуск) шасси.

3. После уборки (выпуска) шасси поставить кран управления шасси в нейтральное положение, проверить загорание сигнальных лампочек шасси и выключить АЗР управления шасси О проделанных операциях сообщить механику самолета (связному)

4. Подать команду "приступить к осмотру шасси (при положении " шасси убрано" (только после этой команды производить осмотр шасси и их ниш.

После осмотра шасси и их ниш механик самолета убедившись, что в районе движения отсек никого нет, подает команду "ОТ ШАССИ"

5. Произвести выпуск шасси и последующие уборку и их выпуск в количестве, предусмотренном инструкцией.

ПРОВЕРКА РАБОТОСПОСОБНОСТИ ЗАКРЫЛКОВ

1. Перед опробыванием закрылков необходимо убедиться через связного, что в зоне закрылков отсутствуют посторонние предметы и люди.

2. Подать команду " от закрылков "

3. Механик (связной) , получив команду " ОТ ЗАКРЫЛКОВ" отвечает " ЕСТЬ ОТ ЗАКРЫЛКОВ "

4. После этой команды производится многократный выпуск (уборка) закрылков, в количестве, предусмотренном инструкцией.

ПРОВЕРКА УБОРКИ-ВЫПУСКА КРЫШКИ АВАРИЙНОГО ЛЮКА ЭКИПАЖА

I. При наземной отработке открытия- закрытия крышки аварийного люка самолет должен быть поднят на подъемники до отрыва от земли колес 150мм, что исключает соприкосновение крышки с бетон.

2. При проверке открытия-закрытия крышки люка перед полетом открывать необходимо ее вручную с подстраховкой, не более чем на 45^{0}, чтобы она не уперлась в грунт или бетон. Исполнители должны быть ознакомлены предварительно с технологическим процессом и проинструктированы механиком. Выполнение работ по проверке системы должно производится под руководством механика самолета.

3. Перед проверкой работоспособности системы убедиться в отсутствии посторонних предметов в зоне крышки.

4. Запрещается производить работы без подачи команды механиком или старшим механиком.

ОТРАБОТКА УПРАВЛЕНИЯ РАМПОЙ ГРУЗОВОГО ЛЮКА

З А П Р Е Щ А Е Т С Я :

I. Работа лиц, не прошедших предварительный инструктаж

2. Отработка без установленного ограждения зоны с предупредительными надписями

3. Перед отработкой убедиться, что посторонние предметы на рампе и в проеме грузового люка отсутствуют, нахождение людей в зоне проеме и на рампе категорически запрещается. В случае необходимости ~~к~~ остановки рампы при опускании закрыть дроссельный кран.

4. Для необходимости остановки рампы при подъеме
   - закройте дроссельный кран
   - прекратите при достижении требуемого положения рампы работу ручным насосом
   - установить рукоятку крана №1 в положение "НЕЙТРАЛЬНО"

5. Перед открытием рампы грузового люка при тонке двигателя необходимо всегда убедиться, что кабина разгерметизирована

6. Для предовращения просадки рампы при открытии замков рельсов, что возможно после стоянки самолета необходимо закрыть до открытия замков рельсов дроссельный кран и создать рабочее давление в гидроцилиндрах подъема рампы после открытия замков рельсов, опускания рампы производится открытием дроссельного крана.

7. Работы выполнять под руководством механиками, старшего механика распределившего людей и обязанности, объяснившего команды.

НАЗЕМНАЯ ОТРАБОТКА ТРАНСПОРТЕРА

I. При отработке транспортера З А П Р Е Щ А Е Т С Я :

1) Находиться в зоне движения грузов
2) Становиться на грузовые цепи при работе транспортера
3) Допускать к работе транспортера лиц, не изучивших инструкцию по эксплуатации транспортера.

2. При отработке транспортера со сбросом грузов ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

1) Работать при неисправном приспособлении для сброса грузов.
2) Работать без установки приспособления для сброса грузов.
3) Сброс производить без установленного домкрата по 33шпт.
4) Сброс производить без установки предупреждающего ограждения зоны.
5) Без подачи команды механиком
6) Распределение людей и обязанностей, дополнительный инструктаж и расстановку производит механик самолета или старший механик.
7) Самолет должен быть установлен так, чтобы скат бочек производился в безопасное место.
8) Перед загрузкой необходимо:
   1. Проверить целостность бочек специально проверить отсутствие
   2. Вывинтить и убрать швартовочные узлы с пола с-та
   3. Снять сигнализаторы с грузовые цепи
   4. Грузовые упоры должны стоять на транспортере
   5. Открыть рампу
   6. Управление транспортера производить в соответствии с инструкцией по эксплуатации транспортера.

ПРИМЕЧАНИЕ: При наличии источника аэродромного эл. питания загрузку транспортера можно производить с использованием эл. провода на скор. "МЕДЛЕННО"

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Перед загрузкой самолета необходимо:

- опустить рампу грузолюка
- установить под порогом домкрат
- под колеса главных ног шасси установить колодки

Работы производить только по команде механика или старшего механика.

ЗАГРУЗКА НЕСАМОХОДНОЙ КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ

1. Загрузку несамоходной колесной техники производить в соответствии с инструкцией самолета АН-26.

2. При погрузке техники запрещается
   - допускать к погрузочным работам лиц, не прошедших инструктаж
   - находиться позади погружаемой техники при движении рампы
   - находиться в зоне тросов, погрузочных приспособлений
   - на погрузных приспособлениях не допускается повреждений обрывов прядей, нитей и выпучивание прядей)
   - производить погрузку техники без надстраховки упорными колодками.

3. Распределение людей и обязанностей, дополнительный инструктаж и расстановку людей производит техник самолета

4. Работы производить только по командам механика

ЗАГРУЗКА САМОЛЕТА НА ПОЛЕТ "РАСТРЯСОЧНЫМИ"

1. Погрузка ГА-169 производится только согласно схеме размещения и швартовки, которая должна быть согласована с Генеральным конструктором.

2. Погрузка производится только под руководством механика или старшего механика, проинструктирующего предварительно рабочих, объяснившего предварительно команды и ознакомившего исполнителей с характером выполнения работ.

ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ С УПОРНЫМ ДОМКРАТОМ:

1. КАТЕГОРИЧЕСКИ З А П Р Е Щ А Е Т С Я :

- работать с упорным домкратом лицам, не прошедшим инструктаж по технике безопасности и не знакомым с инструкцией по эксплуатации домкрата;
- работать с неисправным домкратом
- производить погрузочно-разгрузочные работы с применением домкрата при боковом ветре 8м/сек и более.

2. Упорный домкрат под порог самолета устанавливается во всех случаях загрузки-разгрузки самолета через грузовой люк.

3. Перед началом работы с домкратом необходимо проверить:
   а) плавность выдвижения штоков
   б) крепление опорной плиты к шаровой опоре
   в) работу механизма крепления домкрата (при отверстии рукоятки штока сухарики вниз, сухарики должны свободно без заеданий вталкиваться в пазы шаровой опоры от усилия руки)

4. После проверки домкрат шаровым наконечником вставить в гнезда порога самолета в подвешенном состоянии закрепить сухариками).

   Затем оттегнув фиксатор, повернуть корпус на 90° и опустить его на максимально возможную величину.

   Развернуть корпус в исходное положение и зафиксировать его.

   После этого винтом с помощью рукоятки произвести окончательный подпор самолета домкратом о грунт.

ЗАГРУЗКА ПРИ ОТПРАВКЕ В ЭКСПЛУАТИРУЮЩУЮ ЧАСТЬ

1. При отправке изделий в эксплуатирующую часть загрузку производить в строгом соответствии с чертежами по загрузке изделий единичным комплектом.

2. Загрузка и шкартовка производится под руководством механика или старшего механика силами цеха №19.

3. Перед погрузкой механик должен произвести инструктаж, объяснить команды и расставить людей для обеспечения безопасности при проведении погрузочных работ.

ПРИ ВНЕШНЕМ ОСМОТРЕ Ф-ЖА, КРЫЛА, ХВОСТОВОГО ОПЕРЕНИЯ, ШАССИ, ДВИГАТЕЛЕЙ, КАБИН

В В Е Д Е Н И Е :

Во время осмотра представителями Заказчика на самолете должны быть только представители БТК и рабочие бригады, подготавливающие рабочие места к осмотру.

В кабине экипажа при осмотре не скапливаться более 3-х человек: осматривающий, представитель БТК и рабочий данного участка.

Ответственность за общую безопасность во время осмотра лежит на механике самолета, который подготавливает по требованию осматривающего, проверку работоспособности различных агрегатов и управления.

Проверка агрегатов управления самолетом действием из кабины экипажа и передачей движения на рули и элероны производится только после подачи команды "ОТ УПРАВЛЕНИЯ" и получения ответа от механика "ЕСТЬ ОТ УПРАВЛЕНИЯ".

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ :

I. Помещение для технического осмотра самолета должно быть чистым.

2. Все оборудование и инструменты, необходимые для осмотра самолета должны находиться в полной исправности.

3. Стремянки должны устанавливаться прочно на все опоры.

4. Стремянка для осмотра хвостового оперения должна устанавливаться до нужной высоты.

5. Во избежание падения со стремянок не отклонять корпус тела за габариты стремянок.

6. Лестницу для осмотра фюзеляжа сверху устанавливать под углом 70° к горизонту. Следить за надежностью фиксации упоров ножек лестницы при установке ее на основание.

7. При осмотре самолета сверху запрещается переход с фюзеляжа на стабилизатор и обратно по верхней хвостовой части ф-жа.

8. При осмотре управления рулями и элеронами самолета предупредить механика самолета о том, чтобы на время осмотр никто не работал рулями и элеронами, во избежание травм от качалок и тяг. Механик обязан принять меры, предотвращающие отклонения управления при осмотре.

9. При проворачивании в/винтов следить за тем, чтобы в их плоскости не было людей, стремянок и иных посторонних предметов.

10. При осмотре двигателей следить за надежным закреплением крышек капота в открытом положении

11. Не открывать крышку м/бака с горячим маслом, во избежание ожогов от масла при резком выбросе его из м/бака.

12. При осмотре антенн и аппаратуры под носовым обтекателем ф-жа следить за надежным закреплением обтекателя на двух подпорках.

13. При осмотре запрещается производить л/красочные работы на самолете.

УП. ПОДГОТОВКА К ВЫРУЛИВАНИЮ

I. При запуске двигателей и подготовке к выруливанию связь с членами экипажа обеспечивать только по СПУ согласно перечня команд и докладов в соответствии с Инструкцией экипажу самолета.

НАЧАЛЬНИК ЦЕХА № 25 (Г. ТУКАЛОВ)

"СОГЛАСОВАНО"

НАЧАЛЬНИК О Т Б (А. КРЮКОВ)

НАЧАЛЬНИК ВПЧ-19 МВД ПО ОХРАНЕ КнАЗ
МАЙОР В/Ч
(И. ГЕРМАН)
"19" 6 1974г.